

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 29.08.2013	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2013/0240 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-100-1000 Kostenträger: 5410-11		
Investitionsnummer: 08066-6091 Sachkonto: 0952010		

Betreff: Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr in der Pankratiusstraße

Vorlage vom: 21.08.2013

Beschlussvorschlag:

1. Der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Pankratiusstraße mit einem Kostenaufwand von insgesamt ca. 41.000,00 Euro wird zugestimmt.
2. Dem Umbau der Kreuzung Rhönring / Heinheimer Straße / Pankratiusstraße und der Veränderung der Lichtsignalanlage zur Erhöhung der Sicherheit für querende Fußgänger und Radfahrer sowie der Neuorganisation der Verkehrserschließung der Vogelsbergstraße mit einem Kostenaufwand von insgesamt ca. 162.000,00 Euro wird zugestimmt.
3. Der Finanzierung aus Haushaltsausgaberesten in Höhe von 142.000,-- Euro und aus dem Haushaltsansatz aus 2013 in Höhe von 61.000,-- Euro der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 08066-6091 – Ausbau von Radwegen – wird zugestimmt.
4. Der Fällung eines Baumes, Baumnummer 44, wird zugestimmt.

Anlagen:	Lageplan Fahrradstraße Pankratiusstraße Lageplan Umgestaltung der Kreuzungen Übersichtsplan Pankratiusstraße im Radroutennetz Bürgeranregungen und Prüfergebnisse
-----------------	--

Datenschutzrelevante Anlage:	☐
-------------------------------------	--------------------------

Folgekosten:	☐ Ja ☒ Nein
---------------------	--

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 21.08.2013

Verfahren zur Planung von Fahrradstraßen

Am Runden Tisch Radverkehr wurde Ende 2010 vereinbart, sich mit den Möglichkeiten von Fahrradstraßen zur Förderung des Radverkehrs zu befassen und hierzu ein begleitender „Sondertermin Fahrradstraßen“ ins Leben gerufen. Dieser hat das Auswahlverfahren, die Planung und die Bürgerbeteiligung intensiv begleitet. Teilnehmende waren Vertreter von Fraktionen, Verkehrsverbänden, lokalen Umwelt- und Bürgerinitiativen sowie der Verwaltung.

Die ersten Planungsschritte und –ergebnisse wurden mit der Magistratsvorlage 2012/0261 „Planung von Fahrradstraßen für Darmstadt“ zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus wurde beschlossen, die Planungen zu den Fahrradstraßen weiter zu betreiben und die Bürgerbeteiligungen weiterzuführen. In einer ersten Prioritätsstufe für die Umsetzung waren die Wilhelminenstraße, die Heinrich-Fuhr-Straße, die Pankratiusstraße, der Straßenzug Greinstraße – Im Erlich, der Schreiberweg und der Straßenzug Im Harras – Rabenaustraße ausgewählt worden.

Für diese Straßen wurde nach einer gründlichen Analyse der Rahmenbedingungen für den Radverkehr jeweils ein Konzept erstellt und Maßnahmen (Vorplanung) definiert. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- die Einbindung in das vorhandene Radverkehrsnetz, die Fahrradroutenführung und Wegweisung,
- die Anschlüsse an weiterführende Strecken in den anschließenden Knotenpunkten,
- die Minimierung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern (Kraftfahrzeugfahrer oder Fußgänger),
- der Raumbedarf für die Begegnungsfälle der verschiedenen Fahrzeuge,
- straßenverkehrsrechtliche Ausweisung als Fahrradstraße (Beschilderung),
- Fahrbahnmarkierungen zur Verdeutlichung der Fahrradstraße,
- und der Zustand der Fahrbahn-Oberflächen.

Umfangreiche Informationen (Planungen, Bürgerbeteiligung, häufige Fragen, Runder Tisch Radverkehr, Pressespiegel etc.) zu den geplanten Fahrradstraßen sind im städtischen Internet veröffentlicht unter: <http://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/fahrrad-strassen-fuer-darmstadt/index.htm>

Die Pankratiusstraße soll nun nach der Wilhelminenstraße als zweite Fahrradstraße in Darmstadt eingerichtet werden.

Weiterentwicklung der Planung für die Pankratiusstraße

Bereits in der Analyse- und Konzeptphase hat sich gezeigt, dass in der Pankratiusstraße neben dem Radverkehr vor allem die Fußgänger unter den derzeitigen Bedingungen leiden. Daher wurden von Anfang an, neben dem Radverkehr auch den Themen Barrierefreier Ausbau der Gehwege, Sicherstellung von Mindestbreiten für den Fußverkehr, sowie Sicherheit bei der Überquerung des Rhönrings große Aufmerksamkeit geschenkt.

Es wurden Verkehrszählungen und Videobeobachtungen durchgeführt und ausgewertet, eine Machbarkeitsstudie und verkehrstechnische Simulation zur Umgestaltung der Lichtsignalanlage Rhönring / Heimheimer Straße / Pankratiusstraße erstellt. Die Planungen wurden mit verschiedenen betroffenen Fachämtern, Eigenbetrieben, Dienststellen und Gremien abgestimmt. Die Bürger wurden im Rahmen einer Bürgerversammlung an der Vorplanung der Pankratiusstraße beteiligt. Die Ergebnisse der Beteiligung, der Abstimmungen und Auswertungen sowie der lichtsignaltechnischen Untersuchungen sind soweit möglich in die Planung eingeflossen.

Verkehrsaufkommen

Im Zeitraum von April bis Juni 2012 wurden Verkehrszählungen an verschiedenen Knotenpunkten in der Pankratiusstraße durchgeführt: zwei Ganztageszählungen mit Videobeobachtung an einem repräsentativen Werktag, sowie ergänzende Kurzzeit-Zählungen in den Spitzenzeiten am Morgen und am Samstagmittag. Der Verkehr setzt sich werktags folgendermaßen zusammen:

Zählstelle Pankratiusstraße in Höhe von ...	Gesamt (Fahrzeuge/24h)	davon Kfz	Anteil	davon Fahrrad	Anteil
Kantplatz	3.700	2.000	54%	1.700	46%
Ruthsstraße	3.140	950	30%	2.190	70%
Wenckstraße	2.780	820	30%	1.960	70%
Barkhausstraße/ Rhönring	1.220	500	41%	720	59%
Zufahrt Bürgerpark	1.740	390	29%	1.350	78%

In der Pankratiusstraße wird das Kfz-Aufkommen in Höhe Kantplatz mit von der Zufahrt zum TUD-Parkhaus geprägt; nördlich davon wurden deutlich weniger Kfz gezählt. Samstags überwiegt der Radverkehr in allen Streckenabschnitten. Im Gesamtverlauf stellt der Radverkehr in der Pankratiusstraße heute schon die zahlenmäßig stärkste Verkehrsart dar.

Die straßenverkehrsrechtliche Voraussetzung lt. StVO-VwV 2009 (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) für eine Fahrradstraße, dass der Radverkehr „die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“, ist somit erfüllt.

Circa ein halbes Jahr nach der Umgestaltungsmaßnahme soll anhand erneuter stichprobenartigen Verkehrszählungen festgestellt werden, inwieweit sich der Radverkehr und der Kfz-Verkehr in der Pankratiusstraße verändert haben.

Bürgerbeteiligung

Für die Pankratiusstraße wurde am 21.09.2012 im Heiner-Lehr-Zentrum eine Veranstaltung zur Bürgerinformation und -beteiligung durchgeführt. Neben den Einladungen über die örtliche Presse und den Internetauftritt der Stadt Darmstadt wurde auch mittels Plakaten in den Straßen und in Räumen mit Publikumsverkehr (Bildungseinrichtungen, Bibliotheken, Bürgerbüros etc.) sowie mittels öffentlich ausgelegten Einladungskarten auf die Veranstaltung hingewiesen. Die Anlieger der Pankratiusstraße bekamen die Einladung zusätzlich in den Briefkasten. Den ca. 50 Besuchern der Veranstaltung wurden Analyse, Konzept, Vorplanung und Planungsvarianten für die Rhönring-Überquerung und die Parkraumanordnung zwischen Müllerstraße und Liebfrauenstraße vorgestellt.

Bei den Diskussionen gab es neben allgemeiner Zustimmung oder Kritik auch eine Fülle von konstruktiven Fragen und Anregungen seitens der Bürger. Diese wurden gesammelt und fachlich geprüft. Einige Vorschläge der Bürgerbeteiligung erwiesen sich bei der Prüfung als nicht gesetzes- oder regelkonform oder waren aus anderen Gründen nicht umsetzbar. Andere Punkte können sich möglicherweise durch die Einrichtung dieser Fahrradstraße und die Durchführung anderer Maßnahmen erübrigen, so dass sie zunächst zurückgestellt wurden und nach Einrichtung der

Fahrradstraße erneut geprüft werden sollen. Eine Tabelle mit allen angesprochenen Punkten und dem jeweiligen Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

In die Planung eingeflossen sind u.a.:

- Neuregelung des Parkens im engen Bereich zwischen Müllerstraße und Wenckstraße: zukünftig nur noch einseitig
- Umbau der Lichtsignalanlage und Anpassung des Lichtsignalprogramms am Knotenpunkt Rhönring/ Heinheimer Straße/ Pankratiusstraße, so dass zukünftig für querende Fußgänger und Radfahrende eine eigene Grünphase besteht
- Berücksichtigung von Flächen für Straßenbewirtschaftung der anliegenden Gaststätten

Weitere Punkte werden in andere Planungen oder Projekte aufgenommen:

- Verkehrsberuhigung und Veränderung der Vorfahrtregelungen am Kantplatz (wird im Zusammenhang mit der Umbaumaßnahme Hochschulstraße zum Verkehrsberuhigten Bereich erneut beurteilt)
- Veränderung des Kurvenradius an den Stufen am Kantplatz (wird mit der Umbaumaßnahme Hochschulstraße umgesetzt)
- Anwohnerparken im Martinsviertel
- Sitzgelegenheiten für Fußgänger (wird im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Gehwege geprüft)

Eine Dokumentation des Bürgerinformationstermins mit allen gezeigten Vorträgen und weiteren Materialien ist im Internet veröffentlicht:

<http://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/fahrradstrassen-fuer-darmstadt/fahrradstrassen-veranstaltung-pankratiusstrasse/index.htm>

Straßenoberfläche

Voraussetzung für eine akzeptable Befahrbarkeit mit dem Fahrrad sowie für die Aufbringung der Fahrbahnmarkierungen ist eine weitgehend schadensfreie und möglichst asphaltierte Straßenoberfläche.

Da die Straßenoberfläche der Pankratiusstraße in einigen Abschnitten nördlich der Ruthsstraße jedoch schadhafte Stellen aufweist, muss zunächst untersucht werden, ob eine Erneuerung der Deckschicht ausreichend oder ob eine grundhafte Erneuerung auch der darunter liegenden Tragschichten nötig ist. Der Untergrund wurde vor Kurzem mit Hilfe von Bohrkernuntersuchungen geprüft, eine Entscheidung zur Art der Sanierung liegt noch nicht vor.

Die Sanierung der Fahrbahn – und gegebenenfalls auch der Gehwege – ist unabhängig von der Einrichtung einer Fahrradstraße erforderlich. Die Sanierungsmaßnahmen werden aus Mitteln der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 08066-6999 - Straßenbausanierungs-programm - finanziert.

Gehwege

Die Pankratiusstraße ist mit einem hohen Fußgängeraufkommen Hauptverbindung für Fußgänger zwischen einerseits der Innenstadt und dem Herrngarten und andererseits dem Martinsviertel und dem Bürgerpark Nord. An vielen Kreuzungen stellen hohe Bordsteinkanten für alle Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch für Kinderwagen oder radfahrende Kinder unter 10 Jahren ein Hindernis dar.

Aufgrund der Bedeutung der Pankratiusstraße als Hauptfußwegeachse sollen die Gehwege an allen Kreuzungen barrierefrei gestaltet werden, wobei auch die Linienführung der Bordsteine an die heutigen Erfordernisse angepasst werden. Dies ist derzeit als separates Projekt in Planung und soll zeitnah zur Einrichtung der Fahrradstraße umgebaut werden.

Fahrradstraße Pankratiusstraße

Die Fahrradstraße wird im gesamten Verlauf der Pankratiusstraße zwischen Kantplatz und Bürgerpark Nord eingerichtet. Die Fahrradstraße wird prinzipiell für den Kfz-Verkehr freigegeben, d.h. die Bewohner und Besucher der Pankratiusstraße und der angrenzenden Straße können sie auch mit Kraftfahrzeugen weiterhin nutzen. Radfahrer haben jedoch Vorrang und dürfen beispielsweise auch nebeneinander fahren. Die derzeitige Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr wird zwischen Kantplatz und Barkhausstraße beibehalten. Nördlich der Barkhausstraße sind Änderungen nötig, um eine sichere Führung des Radverkehrs über den Rhönring zu ermöglichen (siehe Abschnitt „Umbau der Kreuzung Rhönring / Heinheimer Straße / Pankratiusstraße“).

Die Fahrradstraße wird durch Verkehrszeichen (Z 244 – Beginn einer Fahrradstraße und Z 244a – Ende einer Fahrradstraße) gekennzeichnet. Zusätzlich sollen Fahrbahnmarkierungen (grüne Bandmarkierung mit weißem Schriftzug) zu Beginn der Streckenabschnitte oder in Kreuzungsbereichen allen Verkehrsteilnehmern die neue Situation verdeutlichen. Gerade in einer der ersten Fahrradstraßen Darmstadts ist eine mehrfache und auffällige Kennzeichnung wichtig, da viele Verkehrsteilnehmer dieses Element der Straßenverkehrsordnung noch nicht kennen. Die vorhandene Radroutenbeschilderung am Kantplatz und am Rhönring wird entsprechend dem neuen Netzabschnitt Pankratiusstraße angepasst.

Die Fahrradstraße soll gegenüber Straßen mit einer geringeren oder gleichwertigen Bedeutung Vorfahrt erhalten. Gegenüber den einmündenden Verkehrsberuhigten Bereichen Ruthsstraße und Fuhrmannstraße und dem Weg an der TU besteht heute schon Vorfahrt. An der Müllerstraße, Wenckstraße, Kaupstraße und Barkhausstraße wird diese Regelung neu eingerichtet. Bei der Liebfrauenstraße (vorfahrtsberechtigter Sammelstraße mit Buslinie) und dem Rhönring (Hauptverkehrsstraße) muss die Vorfahrt der Fahrradstraße jeweils unterbrochen werden.

Der Straßenabschnitt zwischen Müllerstraße und Wenckstraße ist mit einer Breite von 10 m zwischen den Privatgrundstücken der engste Bereich in der gesamten Pankratiusstraße. Hier ist das Problem der beidseitig zugeparkten Gehwege besonders gravierend, es verbleibt weder für Fußgänger oder radfahrende Kinder auf den Gehwegen noch für Radfahrer auf der Straße im Begegnungsfall ausreichend Platz, was zu gefährlichen Situationen für den Radverkehr führen kann. Daher wird hier das Parken neu geordnet, indem auf der Westseite ein absolutes Halteverbot angeordnet und auf der Ostseite neben dem Gehweg auf der Fahrbahn Parkstände markiert werden. Es entfallen acht Möglichkeiten, ein Kraftfahrzeug regelwidrig auf dem Gehweg zu parken.

In den Straßenabschnitten zwischen Wenckstraße und Liebfrauenstraße beträgt die Straßenraumbreite 11 m, hier ist die Situation für Fußgänger und Radfahrer etwas besser, auch wenn die ihnen zur Verfügung stehenden Räume noch lange nicht den Richtlinien entsprechen. Hier wäre eine grundlegende Verbesserung der Situation ebenfalls nur durch ein einseitiges Parkverbot zu erreichen. Aufgrund des Parkdrucks und der sehr kontroversen öffentlichen Diskussionen zu den Themen „Parkraumangel“ und „Freie Gehwege“ im Martinsviertel soll aber in diesen Straßenabschnitten das bisher beidseitig geduldete Parken zunächst nicht untersagt werden. Für den

Begegnungsfall Kfz / Rad sind aufgrund der geringen Abstände der einmündenden Straßen (alle 50 m bis 120 m) und der vielen Grundstückszufahrten genügend Ausweichstellen für eine gefahrlose Begegnung vorhanden.

Im Abschnitt zwischen Liebfrauenstraße und Rhönring verkehrt der L-Bus. Auf der ca. 100 m langen Strecke liegt gegenüber der Einmündung Barkhausstraße die Endhaltestelle. Der Bus fährt mit deutlich verminderter Geschwindigkeit und ist daher für die Fahrradstraße als verträglich einzustufen.

Umbau der Kreuzung Rhönring / Heinheimer Straße / Pankratiusstraße

Zur Überquerung des Rhönrings für Fußgänger und Radfahrer bietet die derzeitige Situation nur unzureichende Möglichkeiten:

- Fußgänger bemängeln ihre Sicherheit auf den Fußgängerfurten wegen gleichzeitigem Verkehr aus der Heinheimer Straße, insbesondere in der Furt zwischen Pankratiusstraße und Heinheimerstraße, wo wegen des langen Fahrweges der Linksabbieger aus der Heinheimer Straße der Vorrang für die Fußgänger nicht immer erkannt wird.
- Eine Querung des Rhönrings auf dem Fahrrad ist heute straßenverkehrsrechtlich nicht möglich (von Norden und von Süden kommend besteht jeweils Rechtsabbiegegebot für alle Fahrzeuge), korrekt wäre abzusteigen und das Fahrrad als Fußgänger über die Furt bzw. Insel zu schieben.

Ca. 85 % aller Radfahrenden nutzen fahrend die Fußgängerfurt. Der südliche Gehweg des Rhönrings ist – im Gegensatz zum nördlichen – nicht für Radfahrer freigegeben. Zu bestimmten Uhrzeiten (z.B. Schulbeginn und –ende) sind hier viele Fußgänger und Radfahrer unterwegs, was unweigerlich zu Konflikten führt.

Ca. 15 % der Radfahrer queren mithilfe eines als Mittelinsel fungierenden Pflasterstreifens den Rhönring. Dies ist nicht verkehrssicher, da der Streifen mit 1,60 m Breite keinen ausreichenden Schutzraum bietet und zudem für die Fahrtrichtung West-Ost im Rhönring zwei Fahrspuren vorhanden sind.

Um für Fußgänger und Radfahrer gesicherte Querungsmöglichkeiten anbieten zu können, wurde zunächst von einem externen Büro eine verkehrstechnische Machbarkeitsstudie erstellt, die verschiedene Varianten auf verkehrsrechtliche Zulässigkeit und auf Leistungsfähigkeit geprüft hat. Eine Vollsignalisierung aller Verkehrsströme scheidet aus, weil sie eine Erhöhung der Umlaufzeit auf mindestens 120 Sekunden zur Folge haben würde. Vorgeschlagen wird die Variante, die für den gesamten Verkehr an dem Doppel-Knotenpunkt die wenigsten Einschränkungen zur Folge hat und am meisten Möglichkeiten für die Optimierung einzelner, heute stark beeinträchtigter Verkehrsbeziehungen bietet.

Die LSA wird zukünftig mit drei statt mit zwei Phasen betrieben:

1. Hauptrichtung (Rhönring)
2. Nebenrichtung (Heinheimer Straße)
3. Fußgänger und Radfahrer über den Rhönring

Der Pflasterstreifen und die schmale Mittelinsel werden zurückgebaut. Fußgänger und Radfahrer queren zukünftig gesichert und in einem Zug den Rhönring, ohne dass sie durch unaufmerksame Kfz-Fahrer gefährdet werden können. Für die aus dem Rhönring rechts in die Pankratiusstraße oder Heinheimer Straße abbiegenden Radfahrer wird ein weiterer Radfahrstreifen angelegt, um die vorhandene Lücke bis zum Radweg in der Heinheimer Straße zu schließen. Die Fußgängerfurt wird um ca. 5 m nach Osten verschoben, damit aus der Pankratiusstraße in den Rhönring einbiegende Fahrzeuge sich besser vor der Haltelinie aufstellen können. Dem Radverkehr wird das Queren des Rhönrings mit je einer Fahrradschleuse in den Zufahrten und mit einem eigenen Signal gesichert ermöglicht.

An der Einmündung Rhönring / Heinheimer Straße wird für den aus Richtung Osten nach links in die Heinheimer Straße abbiegenden Verkehr eine kurze separate Abbiegespur eingerichtet. Wartende Linksabbieger werden dann nicht mehr die Hauptrichtung behindern können. Die heutige Situation führt zur Überlastung der Kreuzung in der Hauptverkehrszeit. Außerdem werden Fußgänger und Radfahrer gefährdet, die bereits ein Grünsignal bekommen, wenn sich der Rückstau hinter den Linksabbiegern abbaut. Für die Linksabbiegespur wird die Fahrbahn auf einer Länge von rd. 30 m um 1,25 m verbreitert, die Fahrspuren in Gegenrichtung werden entsprechend angepasst. Der kurze Grünstreifen vor den Gebäuden Nr.89 und 91 einschließlich eines Straßenbaums (Nr. 44) entfällt. Dies wurde mit dem Grünflächenamt abgestimmt. Der Radfahrstreifen wird wie heute zur besseren Sichtbarkeit der Radfahrer im Kreuzungsbereich auf der Fahrbahn geführt und schließt erst nach der Kreuzung auf den gemeinsamen Geh- und Radweg des Rhönring an.

Der Abschnitt der Pankratiusstraße zwischen Barkhausstraße und Rhönring wird zur Einbahnstraße für Kfz in Richtung Norden. Am Rhönring muss wie bisher rechts eingebogen werden. Die rd. 250 Kfz pro Tag, die heute Richtung Süden in diesen Teil der Pankratiusstraße fahren, können zukünftig über die Heinheimer Straße oder die Arheilger Straße ins Martinsviertel abbiegen.

Erschließung der Vogelsbergstraße und Neugestaltung der Einmündung in die Arheilger Straße

Der Abschnitt der Pankratiusstraße zwischen Rhönring und Vogelsbergstraße (am Hahne-Schorsch-Platz) wird zur reinen Fahrradstraße, die im Zuge einer Hauptroute für rd. 1.350 Radfahrer täglich – aus Pankratiusstraße, Heinheimer Straße oder Rhönring kommend – zum Bürgerpark führt. Als Ausnahme sind nur Schulbusse zur Christoph-Graupner-Schule (Förderschule) auf der Fahrradstraße zugelassen. Alle anderen Kfz wie Anwohner oder Lehrkräfte oder Eltern der Schülerinnen und Schüler erreichen die Vogelsbergstraße zukünftig über die Arheilger Straße. Zu diesem Zweck werden die in der Vogelsbergstraße vorhandenen Poller an der Einmündung Arheilger Straße entfernt und östlich der Schule neu installiert. Die vorhandene Sackgasse wird sozusagen umgedreht. Zum Wenden für Pkw dient die Freihaltefläche vor der Feuerwehrezufahrt der Schule.

Die Vogelsbergstraße (Kfz-Aufkommen pro Tag ca. 390 Fahrten) wird zum Verkehrsberuhigten Bereich. Gleichzeitig wird eine weitere Lücke im Fuß- und Radwegenetz geschlossen, indem der Knotenpunkt Vogelsbergstraße/ Arheilger Straße so umgebaut wird, dass die Arheilger Straße von Radfahrern und Fußgängern im Schutz einer Verkehrsinsel gequert werden kann. Der Bedarf dafür ist offensichtlich, diese Verbindung wird heute schon von sehr vielen Menschen – Radfahrern wie Fußgängern – unerlaubterweise genutzt. Schulbusse müssen aus der Vogelsbergstraße rechts in Arheilger Straße einbiegen, können aber bei Bedarf an dem ca. 120 m entfernten Kreisverkehr wenden. Für Pkw sind an der neuen Einmündung alle Fahrtrichtungen zugelassen.

Der Umbau der Kreuzung erfolgt größtenteils provisorisch, d.h. mit Markierung und Beschilderung und einer mobilen Verkehrsinsel, da für die Christoph-Graupner-Schule in den nächsten Jahren umfangreiche Bauarbeiten anstehen. Die Straße soll erst danach ihren endgültigen Ausbau, evtl. mit weiteren Veränderungen zugunsten des Schulverkehrs, erhalten.

Diese Planung wurde mit der Leitung der Christoph-Graupner-Schule, dem EAD als Schulbusbetreiber und der Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit abgestimmt.

Kosten

Die Kosten (Bruttobeträge) für die beschriebenen Maßnahmen, Planungen, Voruntersuchungen und Beteiligungsverfahren betragen:

Fahrradstraße

Konzept	2.000 Euro
Verkehrszählungen und Auswertung (anteilig)	2.600 Euro
Bürgerinformation und –beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit (anteilig)	4.750 Euro
Baukosten (Markierung und Beschilderung)	22.300 Euro
Planung, Bauleitung und Unvorhersehbares	9.500 Euro
Summe	ca. 41.000 Euro

Umbau der Kreuzungen Rhönring / Heinheimer Straße / Pankratiusstraße und Vogelsbergstraße / Arheilger Straße

Verkehrszählungen und Auswertung (anteilig)	3.900 Euro
Bürgerinformation und –beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit (anteilig))	4.750 Euro
Machbarkeitsuntersuchungen und Simulation für LSA	13.800 Euro
Lichtsignalanlagen (Planung, Umbau, Steuergerät, Programmierung)	50.000 Euro
Baukosten (Straßenbau, Markierung und Beschilderung)	69.000 Euro
Planung, Bauleitung und Unvorhersehbares	20.900 Euro
Summe	ca. 162.000 Euro

Die Maßnahmen sind nicht beitragspflichtig.

Nach Beschluss der Magistratsvorlage wird die Planung der Öffentlichkeit über die Medien und den städtischen Internetauftritt sowie den Anliegern über Informationsblätter vorgestellt.
Die Originalpläne sind in der Magistratsgeschäftsstelle einzusehen.

Darmstadt, 21.08.2013
III-66/2 S Tb 1163-Bro-Wg
Nst. 2156

Die Dezernentin III

Der Dezernent IV

Brigitte Lindscheid
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer